

**ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 77  
CONSEJO DE USUARIOS DE AEROPUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 9:00 horas del día viernes 7 de febrero de 2025, en la Sede Central del OSITRAN, sito en Calle Los Negocios 182, Surquillo; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN y modificatorias, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Ejecutiva de la Jefatura de Atención al Usuario Final.
- Jose Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Sandy Alegre Bustamante, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Melina Caldas Cabrera, Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e).
- Missael Álvarez Huamán, Analista de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Martín Morillo Blas, Analista de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Josué Zavaleta Medina, Analista de Regulación en materia de aeropuertos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Danilo Campos Flores, Jefe Contratos Aeroportuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Ernesto Mamani Osorio, Supervisor Económico Financiero de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Por parte del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, asistieron los señores:

1. Carlos Gutiérrez Laguna, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
2. Martín José La Rosa Perón, representante de IATA, Sucursal del Perú.
3. Diego Sebastián Llosa Velásquez, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
4. Federico Vegna, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
5. Tibisay Monsalve Restrepo, representante de la Cámara Nacional de Turismo – CANATUR.
6. Carlos Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP.
7. Milagros Rabines Flores, representante alterno de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA.
8. Pablo Santos Curo, representante alterno del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional – CONUDFI.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de invitados, los señores:

- Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
- Martín Palomino, representante alterno de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
- Benjamín de la Torre, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.
- Gerald Alipio Rodríguez Escalante, representante de Frio Aéreo Asociación Civil.

Igualmente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores, los señores:

- Melina Caldas Cabrera, Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e).
- Missael Álvarez Huamán, Analista de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Martín Morillo Blas, Analista de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
- Josué Zavaleta Medina, Analista de Regulación en materia de aeropuertos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

La Sesión Extraordinaria inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

## **I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM**

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional.

## **II. ORDEN DEL DÍA**

### **2.1. Propuesta de revisión extraordinaria de las tarifas máximas de los servicios aeroportuarios prestados por CORPAC S.A.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario cedió el uso de la palabra a la señora Melina Caldas Cabrera, Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e), quien manifestó que, se sustentarán las propuestas de revisión tarifaria que vienen trabajando, para ello, cedió el pase al señor Missael Álvarez Huamán, Analista de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, a fin de abordar el primer tema de agenda.

Así, el señor Missael Álvarez inició la presentación señalando que, en el año 2004 se emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2004-CD-OSITRAN, con la cual se aprobaron las tarifas máximas de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC

S.A. (en adelante, **CORPAC**) por los servicios aeroportuarios y de aeronavegación. Asimismo, precisó que, en el año 2014 se emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 045-2014-CD-OSITRAN, con la cual se efectuó la determinación de la Tarifa Máxima de los servicios de aeronavegación y, en el año 2017 la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2017-CD-OSITRAN, con la cual se determinó la tarifa de los servicios de aeronavegación.

El señor Álvarez indicó que, por medio de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 00012 y N° 00015-2022-CD-OSITRAN, se aprobó la Revisión Extraordinaria de las Tarifas Máximas de los Servicios Aeroportuarios brindados por CORPAC en los aeródromos de Cuzco, Nazca y aquellos comprendidos en el Grupo V, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024. Además, señaló que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 00024-2022-CD-OSITRAN, se aprobaron los niveles de tarifas que debe aplicar CORPAC por los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (en adelante, SNAR), Aproximación y Sobrevuelo. Asimismo, manifestó que, el 24 de mayo de 2024, se emitió la Resolución N° 029-2024-PD-OSITRAN, con la cual se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas, bajo la metodología costo de servicio.

El señor Álvarez precisó que, los servicios materia de revisión tarifaria son:

- **Servicios al pasajero: uso del terminal de pasajeros (TUUA)**, estos servicios comprenden la seguridad aeroportuaria, transporte de equipaje, transporte de pasajeros (terminal – avión), sistema de equipaje, información, iluminación y climatización de ambientes, salas de embarque y de tránsito, sala de espera (parte pública)
- **Servicios a la nave:**
  - **Aterrizaje y despegue**, comprende la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue en el aeropuerto, tales como, el control de movimiento en plataforma, gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma, equipo de medición de características de rozamiento de pista, entre otros. Además, implica el uso de la pista de aterrizaje, calle de rodaje y la plataforma y estacionamiento por 90 minutos.
  - **Estacionamiento**, por el tiempo adicional a los 90 minutos incluidos en A/D, el cual consiste en la provisión y mantenimiento del área de estacionamiento para las aeronaves o bien hangares donde además pueden desarrollarse las tareas de mantenimiento de las aeronaves.
  - **Uso de puentes de embarque (mangas)**, solo en el Aeropuerto de Cusco, mediante la provisión de puentes de embarque que conectan el espigón con las aeronaves para embarcar o desembarcar a los pasajeros.

Por otro lado, el señor Álvarez indicó que, hasta la fecha se han entregado en concesión 17 aeropuertos que son administrados por CORPAC y respecto de los cuales se está fijando la tarifa considerando los servicios que se prestan, tales como; TUUA nacional, Aterrizaje y Despegue y estacionamiento. Dichos aeropuertos son:

- Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete de Cusco, que forma parte del Grupo I, en dicho aeropuerto además se brinda los servicios de TUUA nacional e internacional, Aterrizaje y Despegue nacional e internacional, Estacionamiento nacional e internacional, Uso de Mangas.

- Aeródromo “María Reiche Neuman” de Nazca.
- Aeropuertos de Andahuaylas, Atalaya, Chimbote, Huánuco, Ilo, Jaén, Jauja, Juanjuí, Mazamari, Moquegua, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Tingo María, Tocache y Yurimaguas, que forman parte del Grupo V.

Además, el señor Álvarez presentó el **cronograma del procedimiento de revisión tarifaria** como se detalla a continuación:

- Por medio de la Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN de fecha 24 de mayo de 2024, se inició el procedimiento de revisión tarifaria de oficio de las Tarifas Máximas, otorgando a CORPAC el plazo de treinta (30) días hábiles para que presente su propuesta tarifaria. Dicho plazo podrá ser prorrogado a solicitud de la Entidad Prestadora, de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 30° del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.
- Es así que, el 26 de agosto de 2024 y por medio del Oficio GAJ.002.2024.O, CORPAC presentó su propuesta tarifaria.
- Mediante Resolución de Presidencia N° 0009-2024-PD-OSITRAN de fecha 21 de enero de 2025, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador y fue publicada en el Portal Web del Ositrán y en diario oficial El Peruano el 24 de enero de 2025, para comentarios de las partes interesadas, otorgándoseles en plazo de 25 días hábiles, los cuales se vencen el 28 de febrero de 2025.

El señor Álvarez manifestó que, en la propuesta tarifaria del OSITRAN se utilizó la metodología de Costo de Servicio, a fin de garantizar la seguridad y sostenibilidad de las operaciones, de manera que permita cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios. Para tales efectos, se empleó el Flujo de Caja Descontado y el Principio de sostenibilidad de la oferta del RETA.

Asimismo, el señor Álvarez presentó un cuadro detallado de los principales criterios aplicados en la propuesta tarifaria, tanto de CORPAC como de OSITRAN, donde se consideraron aspectos como: flujo de caja, horizonte de evaluación, costos operativos, gastos de personal, base de capital, porcentaje de ejecución de inversiones, transferencias, entre otros.

El señor Álvarez indicó que, CORPAC presentó una propuesta tarifaria de (+7,49 %) y OSITRAN propuso la tarifa de (-4,87 %). Y además, señaló que, el mecanismo de ajuste tarifario toma en cuenta tanto los servicios aeroportuarios cobrados en dólares, como la inflación de los Estados Unidos.

Además, el señor Álvarez manifestó que, OSITRAN inició el procedimiento de fijación tarifaria en el mes de mayo de 2024 y, en agosto de 2024 CORPAC presentó su propuesta tarifaria. Luego, en el mes de enero del presente año OSITRAN presentó su propuesta tarifaria; por lo que, actualmente se encuentra en la etapa de recepción de comentarios los cuales podrán ser ingresados a través de los canales de contacto del Regulador. Finalmente, precisó que, la Audiencia Pública está prevista para el 24 de febrero de 2025 y presentó un cuadro detalle con las tarifas previstas en cada uno de los servicios:

### Tarifas previstas en los servicios prestados por CORPAC S.A.

Servicio	Moneda / Unidad	Cusco			Nazca			Grupo V		
		Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación	Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación	Tarifa Vigente	Tarifa aprobada	Variación
TUUA Nacional	USD/Pasajero	5,17	4,92	-4,87%	-	-	-	4,19	3,99	-4,87%
TUUA Internacional	USD/Pasajero	14,37	13,67	-4,87%	-	-	-	-	-	-
<b>Aterrizaje y despegue nacional</b>										
Hasta 10 t	USD/Operación	11,51	10,95	-4,87%	5,74	5,46	-4,87%	2,88	2,74	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	2,48	2,36	-4,87%	1,24	1,18	-4,87%	0,98	0,91	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	3,10	2,95	-4,87%	1,29	1,23	-4,87%	1,01	0,96	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	3,24	3,08	-4,87%	1,35	1,28	-4,87%	1,06	1,01	-4,87%
Más de 105 t	USD/t	3,32	3,16	-4,87%	1,38	1,31	-4,87%	1,08	1,03	-4,87%
<b>Aterrizaje y despegue Internacional</b>										
Hasta 10 t	USD/Operación	23,00	21,88	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/t	4,27	4,08	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/t	5,17	4,92	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/t	5,45	5,18	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Más de 105 t	USD/t	5,58	5,31	-4,87%	-	-	-	-	-	-
<b>Estacionamiento nacional</b>										
Hasta 10 t	USD/h	0,28	0,27	-4,87%	0,14	0,13	-4,87%	0,07	0,07	-4,87%
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,06	0,06	-4,87%	0,03	0,03	-4,87%	0,02	0,02	-4,87%
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,07	0,07	-4,87%	0,03	0,03	-4,87%	0,02	0,02	-4,87%
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,07	0,07	-4,87%	0,03	0,03	-4,87%	0,02	0,02	-4,87%
Más de 105 t	USD/h	0,08	0,08	-4,87%	0,03	0,03	-4,87%	0,02	0,02	-4,87%
<b>Estacionamiento Internacional</b>										
Hasta 10 t	USD/h	0,58	0,55	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Más de 10 t hasta 35 t	USD/h	0,10	0,10	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Más de 35 t hasta 70 t	USD/h	0,13	0,12	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Más de 70 t hasta 105 t	USD/h	0,14	0,13	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Más de 105 t	USD/h	0,14	0,13	-4,87%	-	-	-	-	-	-
Uso de Mangas	USD/h	43,13	41,03	-4,87%	-	-	-	-	-	-

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## 2.2. Propuesta de Revisión de las Tarifas de los Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por CORPAC S.A.

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor Martín Morillo Blas, Analista de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, a fin de abordar el segundo tema de agenda.

Así, el señor Morillo inició la presentación indicando que, los servicios de navegación aérea brindados por CORPAC son: Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), Gestión de la Información Aeronáutica (AIM), Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea (MET) y Sistemas de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS). Asimismo, informó que, el Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento (SAR) es brindado por el Comando de Operaciones de la FAP.

En tal sentido, el señor Morillo indicó que, CORPAC debe brindar los servicios a su cargo durante todas las fases de las operaciones aéreas, las cuales se agrupan de la siguiente manera:

- **Sobrevuelo:** comprende las ayudas a las naves que surcan la FIR Lima en ruta hacia su destino, no aterrizando en territorio peruano.
- **Aproximación:** comprende ayudas de control de tráfico aéreo para vuelos que llegan o parten de los aeropuertos del país en un radio de 10 millas náuticas y que permite separar a las naves que despegan y secuenciar el tráfico de llegada.
- **SNAR:** alcanza las ayudas a las naves de rutas nacionales e internacionales mientras se encuentran en vuelo, solo si aterrizan y/o despegan en algún aeropuerto del país.

El señor Morillo presentó el procedimiento de revisión tarifaria como se detalla a continuación:

- Por medio de la Resolución de Presidencia N° 0028-2024-PD-OSITRAN de fecha 24 de mayo de 2024, se inició el procedimiento de Revisión Tarifaria de Oficio de las tarifas máximas de los servicios regulados de aeronavegación que presta CORPAC, otorgándole el plazo de 30 días hábiles (+ 30 días adicionales) para la presentación de su Propuesta Tarifaria.
- Mediante Oficio N° GAJ.001. 2024.O de fecha 26 de agosto de 2024, CORPAC presentó su Propuesta Tarifaria.
- Con la Resolución de Presidencia N° 0009-2025-PD-OSITRAN de fecha 21 de enero de 2025, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador y se dispuso su publicación para comentarios de las partes interesadas. Dicha resolución fue publicada en el Portal Web del Ositrán y en el diario oficial El Peruano el 24 de enero de 2025.

El señor Morillo indicó que, con la propuesta tarifaria del OSITRAN se garantiza que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios; por lo que, para efectuar la determinación de la propuesta se empleó el Flujo de Caja Descontado y el Principio de sostenibilidad de la oferta del RETA, logrando un Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a cero.

Asimismo, el señor Morillo presentó un cuadro detallado de los principales criterios aplicados en la propuesta tarifaria, tanto de CORPAC como del OSITRAN, donde se consideraron aspectos como: flujo de caja, horizonte de evaluación, proyección de demanda, costos operativos, gastos de personal, base de capital, porcentaje de ejecución de inversiones, transferencias, entre otros.

El señor Morillo presentó la propuesta tarifaria de CORPAC y del OSITRAN detallada por cada servicio, como se muestra a continuación:

**Propuesta Tarifaria (% VARIACIÓN)**

SERVICIO	PROPUESTA DEL OSITRAN	PROPUESTA DE CORPAC
SNAR NACIONAL	-24,7%	+45,6%
SNAR INTERNACIONAL	-25,4%	+45,6%
APROXIMACIÓN	+3,8%	+216,0%
SOBREVUELO	-25,4%	+45,6%

*Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos*

El señor Morillo manifestó que, en la propuesta tarifaria del OSITRAN se utilizó la metodología de Costo de Servicio, a fin de garantizar que CORPAC se encuentre en condiciones de cubrir los costos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para la adecuada prestación de los servicios. Y además, señaló que, el mecanismo de ajuste tarifario toma en cuenta los servicios cobrados en Soles, SNAR Nacional, Aproximación, Inflación en Perú y los servicios cobrados en dólares, SNAR Internacional, Sobrevuelo, Inflación de los Estados Unidos.

Por otro lado, el señor Morillo manifestó que el régimen de regulación tarifaria aplicado se basa en la metodología de Costo de Servicio para determinar las tarifas máximas para el periodo 2025-2029 y que las tarifas se ajustarán anualmente por la inflación peruana en el caso de SNAR nacional y Aproximación, y por la inflación de los Estados Unidos en el caso de SNAR internacional y Sobrevuelo.

Además, el señor Morillo manifestó que, el OSITRAN inició el procedimiento de fijación tarifaria en el mes de mayo de 2024 y, en agosto de 2024 CORPAC presentó su propuesta tarifaria. Luego, en el mes de enero del presente año OSITRAN presentó su propuesta tarifaria; por lo que, actualmente se encuentra en la etapa de recepción de comentarios los cuales podrán ser ingresados a través de los canales de contacto del Regulador. Finalmente, precisó que, la Audiencia Pública está prevista para el 18 de febrero de 2025.

Finalizada la presentación, el señor Carlos Gutiérrez Laguna, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI intervino y manifestó su preocupación por el bajo nivel de inversiones que tiene CORPAC en los aeropuertos a su cargo; por lo que, indicó que se deberían reducir las tarifas ya que esto genera un evidente perjuicio a todos los usuarios. Al respecto, la señora Melina Caldas señaló que, en efecto, la falta de inversiones de CORPAC es un problema; no obstante, indicó que, no sería adecuado la reducción de las tarifas puesto que, podría ser contraproducente y afectar a esta entidad prestadora; además, señaló que los representantes de CORPAC han señalado que van a ejecutar más inversiones.



El señor Carlos Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP intervino y consultó si se podría crear un fideicomiso en donde se guarde un porcentaje de la tasa cobrada por CORPAC, cuyo fin exclusivo sea para inversiones. Al respecto, la señora Caldas indicó que, no tienen competencia para interferir en la gestión de los recursos de CORPAC; no obstante, precisó que el Concedente podría tener potestad para evaluar la mencionada propuesta. Además, señaló que, en una evaluación anterior que realizaron a las tarifas de CORPAC aprobaron un incremento de la tasa, pero que dicho aumento no fue invertido; por lo que, en la presente propuesta de revisión tarifaria se está bajando la mencionada tasa.



El señor Martín Palomino, representante alterno de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI intervino y señaló que, le interesa conocer el porcentaje de inversión esperando que se haya tomado en cuenta al momento de fijar la tarifa, considerando que la inversión de CORPAC en los últimos años ha sido menor al 15% de lo previsto y, desea saber de qué manera se compensa a los usuarios por lo retribuido y no ejecutado en inversiones.



Sobre el particular, la señora Caldas indicó que, para el cálculo de las inversiones se ha sumado todos los compromisos de inversión y los montos efectivamente realizados y en función a eso se ha obtenido el porcentaje; asimismo, precisó que, los beneficios laborales si se han considerado en la evaluación de la tarifa. No obstante, indicó que, lo que podría hacerse en este caso es que FONAFE no autorice a CORPAC el gasto en los beneficios laborales.

El señor Misael Álvarez intervino y señaló que, los activos no invertidos si se han considerado en la evaluación de la propuesta tarifaria restando lo correspondiente, de este modo, se compensa por el retribuido y no ejecutado.

Por otro lado, el señor Benjamín de la Torre, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – AETAI intervino y señaló que, sería importante conocer las competencias de OSITRAN en el caso de CORPAC.

Asimismo, el señor Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT intervino y manifestó que, debería existir una regulación para la actuación de CORPAC, de modo que, no puedan disponer libremente de estos fondos que reciben y no invierten. Al respecto, la señora Melina Caldas intervino y precisó que, al ser CORPAC una empresa pública está bajo la competencia de FONAFE, quien sería la entidad competente para aprobar o no estos gastos.

El señor Martín José La Rosa Perón, representante de IATA, Sucursal del Perú intervino y señaló que, es compleja la situación de CORPAC porque si bien a la fecha no ha realizado las inversiones requeridas; no obstante, cuando se realicen dichas inversiones las tarifas van a subir y esto va a generar un perjuicio para todos los usuarios. Además, señaló que, al parecer, esto obedece a un tema de costos laborales y no de inversión en equipos; por lo que, resulta necesario ver alguna medida a implementar para afrontar esta situación. Por otro lado, indicó que, CORPAC estaría realizando inversiones que no son tan necesarias.

Al respecto, la señora Caldas intervino y señaló que, en tanto las inversiones estén contenidas en los estados financieros regulatorios se deben considerar las mismas al momento de hacer la evaluación. No obstante, precisó que, es la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la competente para realizar algún tipo de auditoría sobre ello.

### **2.3. Propuesta de Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor Josué Zavaleta Medina, Analista de Regulación en materia de aeropuertos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, a fin de abordar el tercer tema de agenda.

Así, el señor Josué Zavaleta inició la presentación indicando que, por medio de la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024, se inició el procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, **AIJCH**), cuyo plazo otorgado a Lima Airport Partners (en adelante, LAP) para la presentación de la Propuesta Tarifaria fue de 30 días hábiles (+ 30 días adicionales).

El señor Zavaleta manifestó que, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-309 de fecha 06 de setiembre de 2024, complementada con las Cartas N° C-LAP-GPF-2024-152 y C-LAP-GPF-2024-176, LAP presentó su Propuesta Tarifaria. Asimismo, por medio de la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN de fecha 30 de enero de 2025, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador y se dispuso su publicación para comentarios de las partes interesadas. Dicha resolución fue publicada en el Portal Web del Ositrán y en el diario oficial El Peruano el 02 de febrero del presente año.

El señor Zavaleta señaló que, mediante Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN se interpretó el literal a) del numeral 1.1 del “Régimen de tarifas y precios

aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda 6 del Contrato de Concesión y que, en el Informe que sustenta dicha resolución se indicó lo siguiente:

- Los pasajeros en Transferencia son aquellos cuyo destino final no es el AIJCH, si no que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (pueden ser nacionales o internacionales).
- Estos pasajeros, al ingresar al terminal no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.
- A la fecha de suscripción de la Adenda 6, los pasajeros a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios de la TUUA (Nacional o Internacional).

En ese sentido, el señor Zavaleta manifestó que, a través del procedimiento Tarifario corresponde fijar la TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, empleando la metodología de Costos Totalmente Distribuidos, la cual establece el nivel tarifario a partir de la asignación de costos directos e indirectos que implica su prestación. Además, se emplea el Flujo de Caja Descontado, donde el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja igual a cero.

Asimismo, el señor Zavaleta presentó un cuadro detallado de los principales criterios aplicados en la propuesta tarifaria, tanto de LAP como del OSITRAN, donde se consideraron aspectos como: flujo de caja, horizonte de evaluación, proyección de demanda, costos operativos, CAPEX y tasa de retorno.

El señor Zavaleta manifestó que, en la propuesta tarifaria del OSITRAN el régimen de regulación tarifaria aplicado se basa en la metodología de Costos Totalmente Distribuidos para determinar las tarifas máximas y, que, el mecanismo de ajuste tarifario toma en cuenta los ajustes anuales por RPI hasta el 2030 y el ajuste se llevará a cabo en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJCH; por lo que, en el año 2030 se evaluará el ingreso a canasta y que la propuesta de LAP comprende un reajuste por RPI-X a partir del año 2027.

El señor Zavaleta concluyó que, del análisis realizado en el Informe de Inicio, no existen condiciones de competencia que limiten el poder de mercado en la prestación de los servicios que conforman la TUUA de Transferencia; motivo por el cual, se aprobó el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria. Además, precisó que los servicios sujetos a la regulación tarifaria son: TUUA Transferencia INT-INT y TUUA Transferencia DOM-DOM.

Por otro lado, el señor Zavaleta señaló que, el procedimiento inició en el mes de junio del año 2024, y que la propuesta tarifaria de LAP se dio en el mes de septiembre del año 2024. Luego, en el mes de enero del presente año, el OSITRAN presentó su propuesta tarifaria; por lo que, actualmente se encuentra en la etapa de recepción de comentarios los cuales podrán ser ingresados a través de los canales de contacto del Regulador. Finalmente, precisó que, la Audiencia Pública está prevista para el 26 de febrero de 2025 y que el Informe Tarifario Final del Ositrán y el Inicio de vigencia de las nuevas tarifas se darán en el mes de marzo del presente año.

El señor Carlos Gutiérrez intervino y señaló que su representada ha presentado un recurso con el cual cuestionan la propuesta del OSITRAN, por sólo considerar a la TUUA de Transferencia INT-INT y DOM-DOM, puesto que, consideran que debería incluirse a los

cuatro tipos. Además, señaló que, se está reconociendo menos inversión de la que LAP solicita, por lo que, no entiende por qué la tarifa es más alta.

La señora Caldas indicó que, efectivamente han recibido el recurso de parte de AETA, el cual versa sobre el alcance de la TUUA de Transferencia y con el cual, solicitan se incluya los cuatro puntos de transferencia. Dicho recurso está siendo analizado y será resuelto dentro del plazo correspondiente. Por otro lado, con respecto a la diferencia en los montos de la tarifa propuestos entre LAP y OSITRAN, precisó que, la propuesta del OSITRAN es superior a la de LAP, por el valor de la tasa de retorno y porque en el modelo del OSITRAN se ha considerado también la fecha prevista para el inicio en el mes de marzo del presente año.

El señor La Rosa manifestó que, no está de acuerdo con la tarifa prevista, puesto que, causa un perjuicio a su sector y no existe una sanción a la empresa LAP por la ineficiencia, además, precisó que, le llama la atención que no se ha considerado los reales costos, toda vez que, difiere los costos propuestos en relación a los costos realmente ejecutados por LAP.

La señora Caldas intervino y señaló que, hay países en donde si se cobra esta tarifa y otros en donde no se cobra; no obstante, señaló que no cuentan con competencia para cuestionar ello, solamente para fijar el monto de la tarifa; además, se debe considerar que, es un nuevo terminal con nuevos costos y sobre ello evalúan la tarifa considerando la inversión reconocida por el Regulador.

El señor Benjamín de la Torre, intervino y señaló que, cuando se efectuó el análisis de la Adenda 6, debieron considerarse dos conceptos claves, el primero que se trataba de un servicio nuevo por lo que, había asimetría de la información; en tal sentido, debió aplicarse el modelo de costos incrementales y, segundo la evaluación del equilibrio económico financiero que debió realizarse en el informe del Regulador.

Al respecto, la señora Caldas indicó que, al momento de hacer la propuesta realizan la determinación de la metodología y la aplicación de algunos criterios, por tal motivo, se aplicó la metodología de costos, por tratarse de nuevo terminal con una nueva infraestructura. Además, señaló que, en la adenda se reconoce que las partes están en equilibrio económico financiero; por lo que, no se manda al Regulador a evaluar este aspecto sino que la competencia directa es a realizar la fijación de la tarifa.

El señor Molfino intervino y consultó si la TUUA original podría disminuir su valor, considerando que la TUUA de transferencia le está restando algunos costos; por lo que, corresponde evaluar las dos tarifas en paralelo. Al respecto, la señora Caldas indicó que, la TUUA original ya viene determinada y que el procedimiento realizado para la TUUA de transferencia es independiente.

El señor La Rosa intervino y señaló que, si en el caso de CORPAC se reguló en base al comportamiento de no inversión, de modo que, se crea una tarifa que no afecte al usuario, porque en este caso no se ha regulado una tarifa baja para no afectar al usuario y generar mayor información.

La señora Caldas indicó que, al momento de hacer la propuesta realizan la determinación de la metodología y la aplicación de algunos criterios, por tal motivo, se aplicó la metodología de costos, por tratarse de nuevo terminal con una nueva infraestructura, conforme lo dispone la adenda del contrato de concesión. Además, precisó que, hay ciertas áreas que se están incorporando en el modelo de la TUUA de transferencia.

### III. ACUERDOS

Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aero puertos de alcance nacional, no se adoptaron acuerdos.

### IV. PEDIDOS

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional no formularon pedidos.

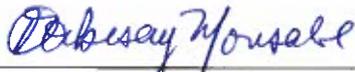
Siendo las 11:00 horas del mismo día, y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria N° 77 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



**Carlos Gutiérrez Laguna**  
Asociación de Transporte Aéreo  
Internacional – AETAI



**Martín José La Rosa Perón**  
IATA, Sucursal del Perú



**Tibisay Monsalve Restrepo**  
Cámara Nacional de Turismo –  
CANATUR

**Diego Sebastián Llosa Velásquez**  
Asociación de Exportadores – ADEX



**Pablo Santos Curo**  
Consejo Nacional de Usuarios del  
Sistema de Distribución Física  
Internacional – CONUDFI

**Federico Vegna**  
Asociación Peruana de Agentes de Carga  
Internacional – APACIT



**Carlos Molino Piaggio**  
Asociación de Agentes de Aduana del  
Perú – AAAP

**Milagros Rabines Flores**  
Asociación Latinoamericana de  
Transporte Aéreo – ALTA